

Saab 9-5 Aero Sedan 2010–11

NEVS-brevet tisdag 26 mars

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

1. Volvo XC60 B4 och B5 – mildhybriderna beställningsbara

Mattias Rabe 21 mars 2019

Nu har de släppts lösa, Volvos första mildhybrider. XC60 B4 AWD och XC60 B5 AWD är det som har tillgängliggjorts på den svenska marknaden.



Det har varit känt ett bra tag att Volvo ska släppa mildhybridversioner av befintliga modeller, de ingår nämligen som en del i företagets elektrifieringsstrategi som annonserades i mitten av 2017. När XC90 facelift presenterades i februari blev 48-volts mildhybriderna lite mer konkreta. Då avslöjade Volvo att det är just uppdaterade XC90 samt XC60 som får ta del av den energibesparande tekniken först.

Nu har Volvo gjort de första mildhybriderna tillgängliga, de går nämligen att sätta ihop i märkets bilbyggarfunktion på nätet. Det är XC60 som är först ut och det handlar om mildhybriderna B4 AWD och B5 AWD, båda i kombination med en tvåliters dieselmaskin. I ett senare skede ska B5:an även erbjudas med bensinmotor samt en B6-variant med enbart bensinmotor. B5-beteckningen kommer alltså att användas oavsett om det är diesel- eller bensinmotor under huven.

Både XC60 B4 AWD och XC60 B5 AWD är utrustade med Volvos åttastegade automatlåda men manuell låda finns till förstnämnda. B4 AWD ger 197 hästkrafter och 400 newtonmeter medan B5 AWD ger 235 hästkrafter och 480 newtonmeter. 0-100 km/h går på 8,4 sekunder för B4:an (8,8 med manuell låda) och på 7,2 sekunder för B5:an.

Förbrukningen, som är preliminär precis som övriga siffror, är identisk för både modellerna. 0,56 liter (0,50 skriver Volvo på vissa ställen) per mil vid blandad körning enligt NEDC och 0,65 liter per mil enligt WLTP. Det betyder 147 gram koldioxid per kilometer, eller 169 gram enligt WLTP.

Priserna för XC60 B4 AWD börjar på 425 900 kronor och för XC60 B5 AWD på 455 900 kronor.

Mattias Rabe

NyTeknik

2. Tesla startar nytt rekommendationsprogram

2019-03-23 06:00 **Felix Björklund**

Gratis snabbladdning och chansen att vinna en Model Y eller en Roadster. Tesla återuppväcker sitt rekommendationsprogram. Men företaget har lärt sig sin läxa och är mindre generöst denna gång.



När Tesla införde sitt rekommendationsprogram så var det ett utmärkt marknadsföringsverktyg. Istället för att lägga massvis av pengar på reklam, fick man influerare, privatpersoner och Tesla-fans att agera både ambassadörer och reklampelare.

Den som angav en referens fick en liten bonus – och den som rekommenderat fick en mer substantiell ersättning. Det senare kunde vara allt från en gratis laddbox eller en liten elbil för barn – till ett exemplar av Teslas kommande sportbil Roadster.

Just det senare var det som slutligen stjälpte hela rekommendationsprogrammet då det visade sig kosta mer än vad Tesla hade räknat med. Detta då ett antal influerare och kändisar använt sina kanaler för att på kort tid samla på sig tillräckligt med rekommendationer för att förtjäna en bil… och i vissa fall två.

Vinn en Tesla Model Y

Nu har man återupplivat programmet igen, men den här gången har man satt en hel del restriktioner. Så vad får man den här gången då? Jo, både den som rekommenderar och den som refererar får vardera 1 500 kilometer gratis snabbladdning.

Därtill ger varje rekommendation möjligheten att vinna en Model Y och även en Roadster. Men till skillnad från tidigare så är det dragning om bilarna en gång i månaden respektive en gång i kvartalet. Vidare har Tesla sett till att begränsa det så att inte bara populära Youtubeprofiler och dylikt plockar hem alla bilar – man kan nämligen bara vinna en bil en gång.

3. TEST: Vi sladdar med Tesla Model 3 i snön

Av Hans Hedberg

Publicerad 22 mar 2019 14:52

Teslas nya ”folkbil” Model 3 börjar rulla ut till svenska kunder. Vi tar en tur till Nordkalotten för att prova hur bra den amerikanska elbilen klarar snö, isvägar och sträng kyla. Plus undersöker eventuell körglädje hos Trean!



Det är långt till Kemi, grannstad med Torneå i finska Nordkalotten. Propellerplan från Helsingfors med mellanlandning i Kokkola för att släppa av och på passagerare innan vi når slutmålet. Resan är mödan värd, vädret är gnistrande vårvinter, Bottenvikens innanhavsisar är närmast metertjocka och snön ligger adventskalenderdjup.

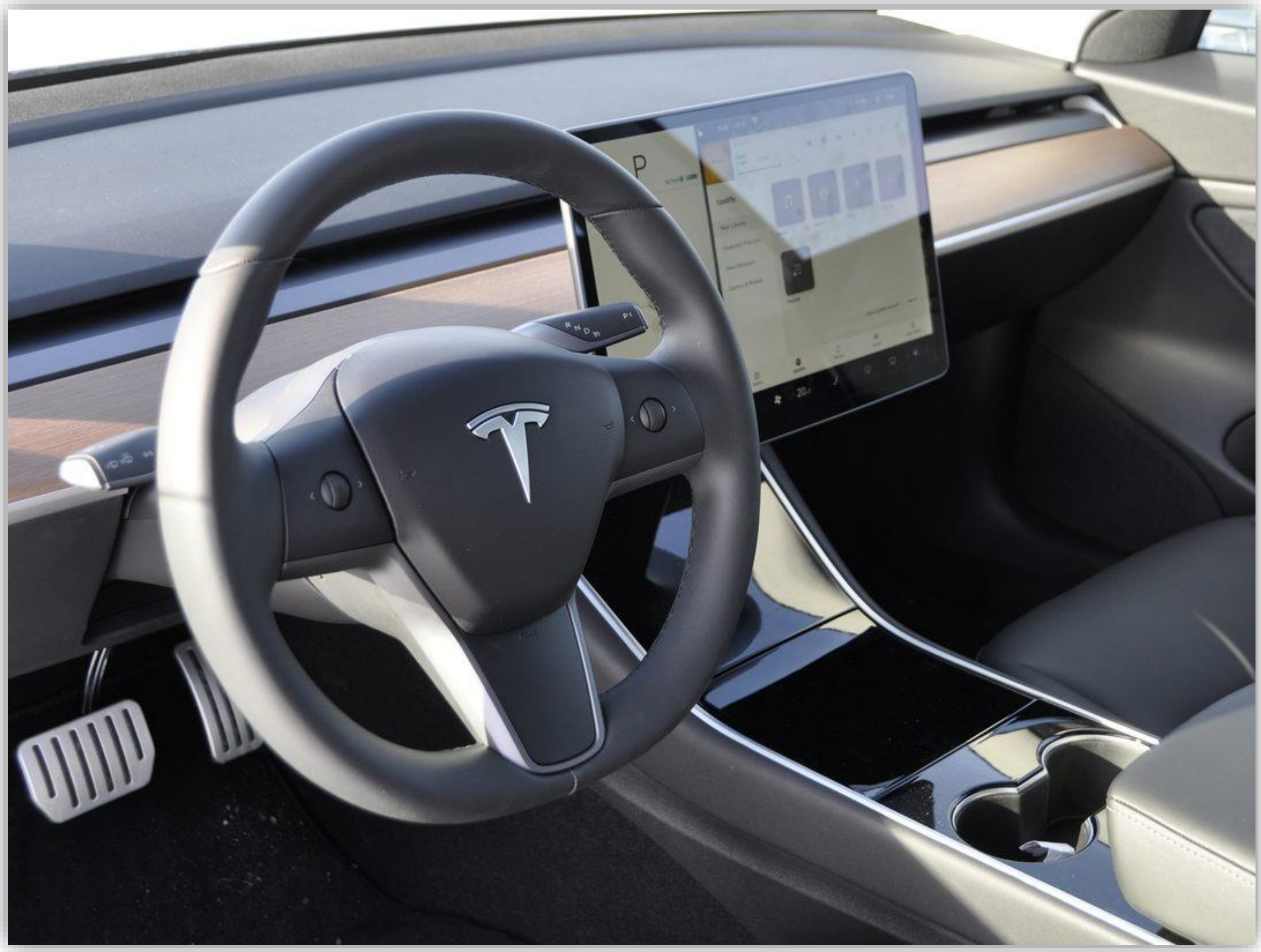
Men bättre upp är att Tesla Model 3 står fulladdad i vinterlandskapet och väntar på att bli provkörd. Till mitt förfogande finns upplogade isbanor förutom gnistrande nordfinska vintervägar.

LÄS MER: Här sätter vi getingbetyg på Tesla Model 3

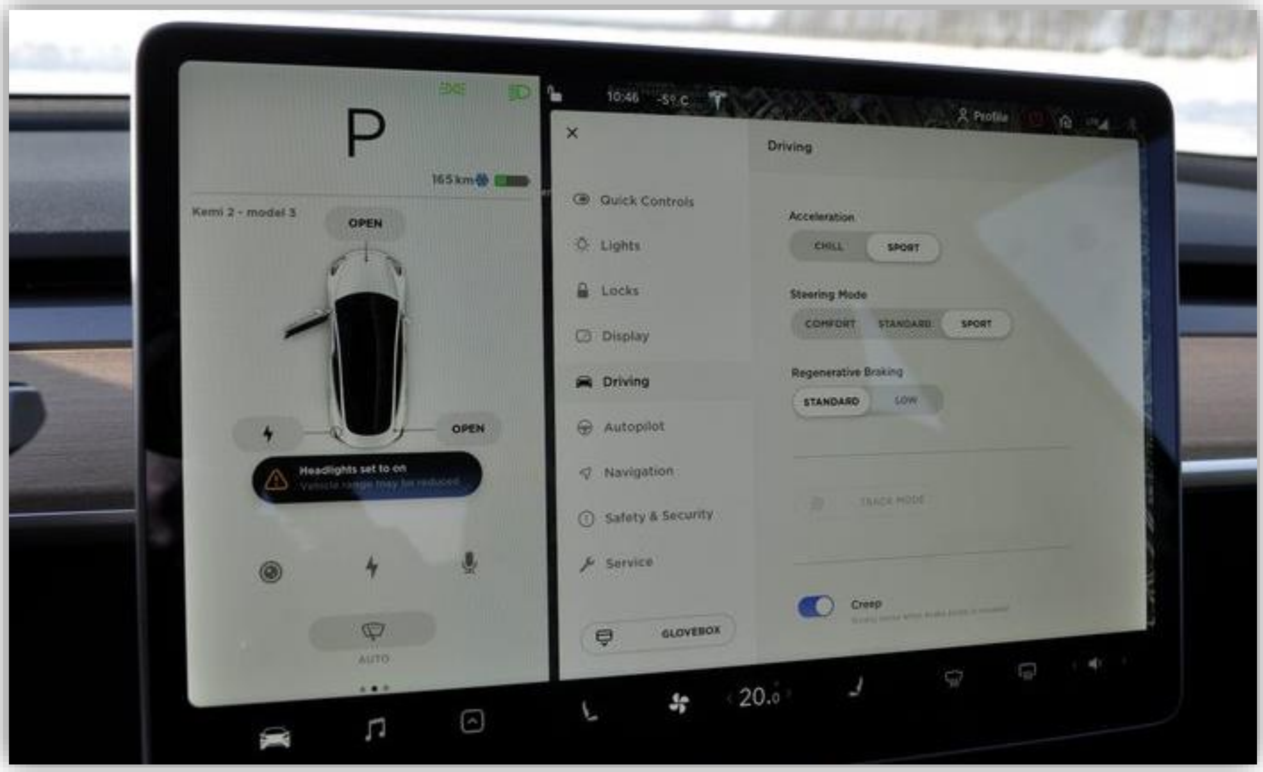


Tesla Model 3 är riktigt snabb

Jag spar inte på krutet, hrm…kilowattimmarna, utan ger full gas nästan direkt. Tesla gör stor sak av att Model 3 utmanar premiumbilar som Audi A4, BMW 3-serie, Mercedes C-klass och Lexus IS. ”Vår bil är den absolut roligaste att köra, nya 3-serien är jämförelsevis överraskande tråkig att ratta” säger en Tesla-tekniker på plats i Kemi som vill vara anonym. Tesla-mannen kan ha rätt, läser vi den amerikanska nybilsförsäljningen för 2018 säljer Model 3 bäst av de fyra utpekade konkurrenterna!



Som extra krydda går det att beställa Model 3 med ”Performance”-paket. Det innebär bättre bromsutrustning, sänkt sportchassi, kolfiberspoiler på bakluckan, större 20-tumshjul men framför allt omarbetad – nymappad – drivlina vilket förbättrar accelerationen 0-100 km/h med hela 1,3 sekunder från 4,7 sekunder till ännu raskare 3,4 s! Toppfarten höjs från 233 km/h upp till 261 km/h. All extrakräm tar ut sin rätt, Performance-paketet innebär att räckvidden minskar med tre mil till 53 mil.



I mittkonsolen finns en stor skärm som styr alla bilens funktioner.

En väldigt sladdvillig bil

Viktigaste är dock finessen ”Track Mode” i antisladdsystemet (fabrikat Bosch ESP) som lösgör chassistrypningen å det grövsta. Vanliga Model 3 har vanligtvis ett relativt ”öppet” ESP-ingrepp, särskilt i Sport-läget. I läge Track Mode tillåts rallybreda bakvagnskast, men under kontroll. Antisladdsystemet går inte att koppla ur till hundra procent – tack och lov – i stället är Track Mode-kalibreringen tillsammans med de dubbla axelmotorer i samverkan med bromsinverkan och elkraftutsöndring optimerad för lek.

Initialt är chassit tryggt understyrt men med snabb dutt på bromspedalen alternativt trycka gaspedalen i botten kommer bakvagnen farande. För den orutinerade föraren kan Model 3 Dual Motor AWD även körd i sitt normalläge u ppfattas alltför sladdvillig. Detta påtalas för den anonyme Tesla-chassiteknikern från Kalifornien som berättar att man redan är i färd med att uppdatera mjukvaran just på grund av detta. I framtiden kommer Model 3 tillåtas att sladda mindre brett. Ett klokt beslut – hur roligt det än är att sladda på snöiga isvägar.

Lekfullheten hos Model 3 ligger helt klart i dess amerikanska/kaliforniska utvecklingsgener. Bland annat har Ford gett oss möjligheten att göra linjärt spikraka burnouts i nya Mustang plus ett perfekt drift-sladdläge i Focus RS. Amerikanska bilingenjörer låter – än så länge – barnsligheter tydligt spela med i utvecklingen. Volvo Cars gör tvärtom och inför toppfartsstrypningar vid 180 km/h från och med modellår 2020. Diametralt olika skolor.

LÄS MER: 10 riktigt prisvärda bilar i vår

Största nackdelen – priset

Mr Elon Musk, mannen bakom bilmärket Tesla, tittade i backspegeln när deras elbilar – företaget startade 2003 – skulle tas fram. Redan på 1950-talet charmade USA-bilar sin omvärld genom uppseendeväckande karossdesign, stora motorer med ännu större bensintankar. Inget nytt under solen således.

Mellanklassaren Model 3 följer upp storbilsklassaren Model S och lyxsuven Model X med att erbjuda liknande design, kraftfulla elmotorer och förhållandevist stort batteripack. Ni vet väl att Musk vill åstadkomma ”The sexy car brand” (det sexiga bilmärket)? Orsaken till att modellerna heter som de gör: Model S, 3, X och Y. Ford har dock namnpatent på ”Model E” vilket gjorde att Tesla vände på bokstaven E och gav folkbilen Model 3 sin sifferbeteckning i stället.

Akilleshälen för Teslas bilar är fortfarande de saftiga prislapparna. Billigaste Model 3 Dual Motor AWD ”Long Range” kostar efter nyligen justerade listpriser 616 300 kronor, önskas ”Performance”-paketet landar slutpriset på 733 300 kronor! Under året kommer instegsmodellen Tesla 3 ”Standard Range” med enbart bakhjulsdrift för lägre peng. Beroende på dollarkurs kostar denna cirka 425 000 kronor, den fixar 40 mils räckvidd och accelererar 0-100 på under sex sekunder. Och du slipper möjligheten att kunna sladda brett, på gott och ont.

Plus
Utsläpp under körning
Laddmöjligheter
Sladdmöjligheter!

Minus
Pris
Ingen skidlucka, endast 40/60-delat baksäte
Sladdmöjligheter!

TESLA MODEL 3 DUAL MOTOR AWD PERFORMANCE

Pris: 733 300 kronor, säljs nu 2019.
Motor: El. Elmotor fram 200 hk (147 kW), elmotor bak 287 hk (211 kW), total systemeffekt 462 hk (340 kW), batterityp litiumjon, 75 kWh.
Kraftöverföring: Motor fram och bak, fyrhjulsdrift. Direktdrift.
Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel.
Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,8 m.
Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.
Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 8,5 tum, däck 235/35 R20.
Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 288, längd 469, bredd 185, höjd 144, spårvidd f/b 158/158. Markfrigång 14. Tjänstevikt 1 847, maxlast i. u, max släpvagnsvikt 0. Bagagevolym (VDA-liter) 425 liter bak, 85 liter fram.
Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 3,4 s, toppfart 261 km/h.
Bränsleförbrukning*: Elförbrukning 1,8 kWh/mil (EPA). Räckvidd 530 km (WLTP).
Garantier: Nybil 4 år alt. 8 000 mil, vagnskada 3 år, rostskydd 4 år, lack 4 år, assistans 4 år, Batteri 8 år/19 200 mil.
Skatt: 360 kronor per år.
*Tillverkarens uppgifter.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. Seat tjänar som aldrig förr

Peter Klemensberger 23 mars 2019

Seat kan blicka tillbaka på 2018 som ett rekordår. Aldrig tidigare har man tjänat mer pengar vilket även märktes i de anställdas lönekuvert.



2018 blev ett kalasår för biltillverkaren Seat. Totalt sålde man 517 600 fordon vilket är 10,5 procent mer än under 2017. I pengar räknat blev den procentuella höjningen än mer. Seat tjänade under året 254 miljoner euro, närmare 2,7 miljarder kronor. Det är hela 33,4 procent bättre än för fjolåret.

Omsättningen var 10,202 miljarder euro (strax över 107,4 miljarder kronor) jämfört med 9,892 miljarder euro (närmare 104,2 miljoner kronor) för 2017.

Det ramlar inte bara in mer pengar i ägarna Volkswagens ficka, för tredje året i rad betalar Seat ut en bonus till sina anställda. I år blev det 1 068 euro, cirka 11 250 kronor, vilket är den största procentuella ökningen i sammanhanget. Förra året fick de anställda nämligen 716 euro (7 540 kronor) vilket ger en ökning på 49,2 procent.

Peter Klemensberger

5. Nyheten från Audi: Nu kan du hyra extrautrustning

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-03-22 10:43

I samband med lanseringen av Audi e-tron rullar Audi ut en annan nyhet som de kallar för "Function on Demand".



Det innebär rent krasst att du kan hyra viss extrautrustning, under en tidsbestämd period. Denna funktion sjösätts senare i år och innefattar bland annat uppgradering till Matrix LED-strålkastare, utökad parkeringsassistans och Audis infotainmenttillval kallat DAB+. Alltså funktioner som redan finns inbyggda i bilen och som kan aktiveras trådlöst.

Detta ska kunna beställas via bilens MMI-system, Audis app myAudi eller myAudis serviceportal. Betalning sker med AudiPay.
Tillvalen kommer att kunna hyras i tre olika tidsintervaller – månadsvis, över ett år eller permanent.

Function on Demand kommer att bli tillgängligt till Audi e-tron från mitten av 2019. Priserna är ännu inte offentliga.
Långresa med Audi e-tron: Med elbil till fjällen – hur blir räckvidden?

Audi Q4 e-tron concept – kommer 2020 med 45 mil räckvidd

Officiell: Audi e-tron lanseras med 408 hk och 400 km räckvidd

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

6. Faraday Future gör en IFK Göteborg

Mattias Rabe 22 mars 2019

Amerikanska elbilsföretaget Faraday Future har det fortsatt ekonomiskt tungt och deras första modell har ännu inte börjat tillverkas. Nu tvingas företaget sälja av sina tillgångar.



För snart fyra år sedan presenterade uppstartsföretaget Faraday Future sig och lovade guld och gröna skogar med avsikt att inom kort lansera en lyxig elbil av en kaliber som världen aldrig tidigare skådat. Den skulle inte bara vara extremt snabb utan också självkörande.

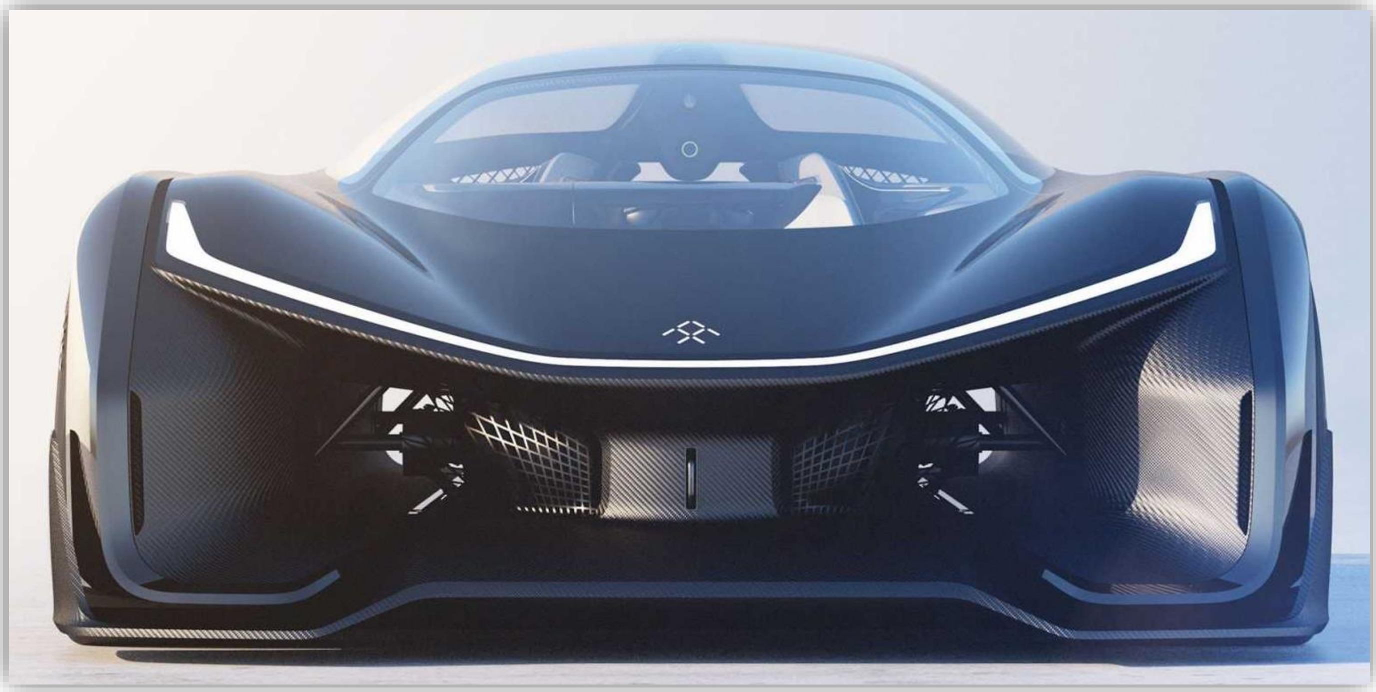
Men bilen, FF 91, har bara visats upp som förserieprototyp. Det var för drygt två år sedan. Tiden därefter har kantats av ekonomiskt strul, nya investerare och ägare som pumpat in pengar i företaget, dragit sig ur igen och därmed låst utbetalningarna av pengar som hade utlovats. Dessutom har Faraday Future tvingats kapa antalet anställda från cirka tusen till 250 personer. Produktionen av FF 91 väntar vi fortfarande på, den utlovade tillverkningsstarten i december 2018 kunde de inte hålla.

Nu rapporteras Faraday Future ha sålt sitt huvudkontor i Gardena, Kalifornien, som de 2014 köpte för motsvarande 122 miljoner kronor. Affären gick igenom den 8 mars i år och köpare var fastighetsbolaget Atlas Capital. Köpeskillingen är okänd. Nu hyr Faraday Future sitt huvudkontor av fastighetsbolaget.



Därmed har Faraday Future ”gjort en IFK Göteborg”. Den tidigare svenska storklubben har de senaste åren haft det tufft ekonomiskt och tvingades 2015 sälja sin samlingslokal och tränings-anläggning Kamratgården till ett fastighetsbolag som nu hyr ut anläggningen till ”Blåvitt”.

För mindre än två veckor sedan meddelade Faraday Future att de ska sälja av de tillgångar som inte ingår i kärnverksamheten för att på så sätt inbringa kapital som ska gå till att försöka få igång produktionen. Därför avser de sälja den tomt om 18 000 hektar norr om Las Vegas där de hade planer på att bygga sin elbilsfabrik för cirka tio miljarder kronor. 370 miljoner kronor väntas en försäljning kunna dra in till företagets kassa, en liten summa i sammanhanget.



Mattias Rabe

7. Škoda redo för elbilsoffensiv

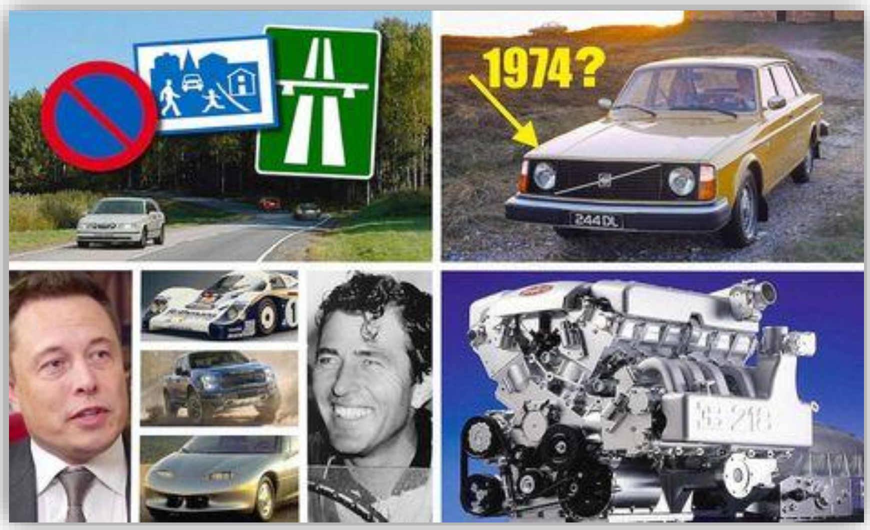
Text: Lotta Hedin, publicerad: 2019-03-21

Škoda lovar ha tio elektrifierade modeller på plats inom fyra år, både hybrider och rena elbilar inräknat.



I samband med att resultaten för 2018 presenterades lyfte företaget fram att man kommer satsa 2 miljarder euro på e-mobilitet och nya mobilitetssjänster under de kommande fyra åren.
Redan i år introduceras Skodas första helelektriska bil, Citigo. Nästa år kommer Vision E, som bygger på Volkswagengruppens MEB-plattform.
Citigo kommer enligt tidigare uppgifter ha en räckvidd på 30 mil. Motsvarande för Vision E uppges bli 50 mil.

8. Super-Quiz: Våra 10 mest populära frågesporter



KLICKA PÅ: *[Super-Quiz: Våra 10 mest populära frågesporter]*

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

9. Provkörning av Mercedes GLC F-Cell

Mikael Stjerna 24 mars 2019

Här är elbilen som du tankar på några minuter. Den går på el i stan och på vätgas ute på landsvägen.



Det här är så mycket framtid du kan tänka dig. Men den Mercedes GLC jag kör tillverkas redan i dag i en liten serie och jag provkör bilen i helt vanlig trafik i Stuttgart. Till det yttre är det inget som avslöjar det ytterst avancerade innehållet. Den känns precis som en normal elbil att köra. Elmotorn går tyst och bjuder på elmotorns typiskt starka vridmoment.

GLC-kupén är som vanligt rymlig och bagageutrymmet lastvilligt. Men jämfört med en vanlig elbil har den en stor fördel. Batteriet blir nämligen sällan tomt. Jag kan köra över 50 mil innan jag behöver fylla på. Och då kommer vi till det verkligt fina i kråksången. Jag måste inte köra av från vägen, snoka upp en laddstation i ett köpcentrum, och kanske mötas av en Renault Zoe som ska stå och ladda i en halvtimme till. Mercedes GLC F-Cell har nämligen en bränslecell under motorhuven och två rymliga vätgastankar under baksätet.

Tankningen av vätgas tar tre minuter, sedan har jag fyllt på 4,4 kilo vätgas. Det räcker för att bränslecellen ska kunna producera el till batteriet som duger till ytterligare 47 mil körning. Sim-sala-bim: Elbilen har blivit långreseduglig.



Den känns precis som en normal elbil att köra.
Elmotorn går tyst och bjuder på elmotorns typiskt starka vridmoment.

Räckvidddsångesten är som bortblåst, men ersätts förstås av en vätgastankningsångest. Någon infrastruktur med vätgasmackar finns nämligen ännu inte, men om det går som vätgasförespråkarna hoppas är det bara en tidsfråga innan vätgaspumparna står som spön i backen. GLC F-Cell visar hur långt bränslecellutvecklingen har kommit, lite grann i skymundan, medan allt strålkastarljus ligger på batteribilarnas utveckling.

LÄS MER: Allt om vätgas

För tjugo år sedan fyllde bränslecellstacken lastutrymmet i en mindre skåpbil. I dag får man plats med hela stacken under huven på en vanlig GLC och kan till och med utnyttja samma motorfästen. Mercedes har också kunnat minska mängden platina med 90 procent jämfört med den föregående bränslecellgenerationen. Det betyder mycket för tillverkningskostnaden, eftersom platina är ett dyrt grundämne.

De invändningar som man kan ha mot vätgasdrift är att energieffektiviteten inte är lika optimal som med ett nätladdat batteri. Att använda elenergi för att tillverka vätgas för att via en bränslecell återgå till elkraft innebär systemförluster. Det är då laddhybridlösningen kommer till sin rätt. Mercedes GLC F-Cell har samma batteri som laddhybriden GLC 350 e. En nettokapacitet på 9,3 kWh ger en räckvidd på 4,9 mil i NEDC-körcykel. I verkligheten blir det drygt tre mil på nätladdad el. Till vardags kan jag köra mina normala kortkörningar i närområdet, och ladda el på natten. Statistiken visar att flertalet bilister kör mindre än tre mil per dag, och därmed blir merparten av körsträckan nätladdad.



Bränslestacken ryms numer under huven. Batterier finns under golvet.

Landsvägsturer går också bra, men toppfarten är begränsad till 160 km/h. Lösningen med bränslecellen gör att man kommer bort från fossildrift helt och hållet, det som annars ses som nackdelen med konventionella laddhybrider. Mercedes GLC F-Cell drivs aldrig av något annat än elmotorn. Det enda som varierar är källan till elkraften. Och inte ens när jag använder bränslecellen kommer det något annat än vattenånga ur avgasröret.

En invändning kan dock göras: Miljöegenskaperna hos vätgasen beror på hur den framställs. Produceras vätgas med elkraft som framställs i kolkraftverk är självklart miljönyttan diskutabel. I bästa fall görs vätgas av förnybara energikällor, som till exempel solenergi.

Mercedes GLC F-Cell ska säljas till utvalda kunder i Japan och Tyskland, de länder där infrastrukturen för vätgas har kommit längst. I Japan satsas det stort på vätgasdrift inför OS i Tokyo 2020.

Det här är nytt!

Batteridrivning

Bort med bensinmotorn, in med elmotor och batteri.

Bränslecell

Ska du köra långt laddas batteriet med en bränslecell. Tankställena är fortfarande svåra att hitta.

Vätgastank

Bränslecellen drivs av vätgas. Miljövänligt om vätgasen tillverkas på rätt sätt.



F-cell står det i grillen som är elektriskt blå.
I övrigt är det svårt att exteriört särskilja bränslecellsbilen.

Mercedes GLC F-Cell

Pris Ej prissatt, säljs till utvalda kunder.

Motor Vätgas-el. Elmotor 211 hk (155 kW), max vridmoment 365 Nm. Batterityp litium-jon, 13,5 kWh (9,3 kW används). Ombordladdare 7,4 kW.

Kraftöverföring Motor fram, fyrhjulsdrift. Direktdrift.

Fjädring/hjulställ Skruvfjädring fram, luftfjädring bak. Krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,8 meter.

Bromsar Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u. tum, däck 235/65 R17.

Mått/vikt (cm/kg) Axelavstånd 287, längd 467, bredd 189, höjd 165, spårvidd f/b 162/162. Markfrigång i.u. Tjänstevikt i.u, maxlast i.u, max släpvagnsvikt 0. Vätgastank 4,4 kg. Bagagevolym (VDA-liter) i.u.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h i.u. toppfart (begränsad) 160 km/h.

Bränsleförbrukning Elförbrukning 1,37 kWh/mil. Vätgasförbrukning i hybridläge 34 g/mil. Räckvidd el 5,1 mil(NEDC), räckvidd på vätgas i hybridläge 47,8 mil.

Garantier Ingen uppgift.

Skatt 360 kronor per år.



Mercedes samlar företagets alla miljövänliga modeller under samlingsnamnet EQ.

Rivaler



Toyta Mirai
Toyota har en ”konventionell” bränslecellbil, som inte kan laddas via nätet. Tankar på 5 kg, räckvidd 53 mil.
Pris: Ej till salu.



Hyundai Nexo
Hyundai satsar hårt på vätgasutvecklingen. Nexo är den senaste i raden och den bränslecellsbil som har längst räckvidd, 66 mil i WLTP.
Pris: 534 000 kronor.



GALLERI
Mercedes GLC F-Cell
43 bilder

10. Prov: Ferrari Portofino är inkörsporten till tyngre grejer

Av Julia Brzezinska

Publicerad 2018-03-16 17:01

GT-vagnen Portofino är inkörsporten till ännu vassare Ferrari-modeller. Julia Brzezinska reste till Italien för att ta reda på om den tagit revansch på föregångaren California T som av många inte ansågs vara en riktig Ferrari.



Det första man ser när man sjunker ner i de djupa stolarna i Portofino är startknappen, den lyser som ett cocktailbär i rattnavet. På andra sidan sitter Manettinovredet där man väljer körläge. Det är en liten ratt, där varje förflyttning ger ett utsökt klickljud. Klick-klick-klick. På tomgång och i komfortläget stryps klaffarna till avgassystemet och Portofino blir tyst. Det är åtminstone ett försök till att flyga under radarn i en Ferrari eller för de som önskar GT-cruisa utan hörselkåpor. Fast vid kallstart kan inte ens klaffarna maskera V8:an under huven. Lite lätt gaspådrag får motorn att rista i upphängningarna.

Portofino ersätter California T. Mångsidigheten är central för en GT-vagn. Den ska vara snabb och bekväm. Portofino har både skidlucka och plats för två passagerare i baksätet som påminner om det i en Porsche 911. Inbitna fans menar att detta är en Ferrari light, en "handväska". Jag vet inte om en mittmonterad V8 med 600 hästar på bakhjulen och ett maximalt vridmoment på 760 Nm från 3 000 r/min tack vare turbo kan kallas light.



Är det en cabriolet eller coupé? Svårt att gissa när hardtopen är på. Man ser det inte men på utsidorna av lamporna går små luftslitsar som leder ner i hjulhusen för att kyla bromsarna.

Hur som helst har ingenjörerna i Maranello fokuserat på att förbättra motorljud, körkänsla och design, tre saker som California T sågats för. Portofino har 40 hästar mer än föregångaren. Sugmotorn offrades redan 2014 vid övergången från California till California T och man bedyrar noll turbolagg.

Vi ger oss av i komfortläget. Var sitter växelspaken?

"Det finns ingen traditionell sådan", säger min kollega. Mellan oss löper en friliggande mittkonsol i kolfiber med tre knappar. R. Auto. Launch. Jag väljer autoläget, men redan vid första korsningen får jag problem, var sjutton sitter blinkerspaken? På ratten finns två knappar, en på höger sida för högerblink och en på vänster sida för vänsterblink. Dessa går det att trycka på framifrån med tummen eller med hjälp av pekfingret på baksidan.

Är man van vid tyska sportbilar kommer man känna sig helt förvirrad.

Jag är helt förvirrad. Det är det som är tjusningen med nya bilupplevelser. Man vet inte riktigt vem man har att göra med. Detta är första dejten med Ferrari. I rondellen tvärnitar en gammal Fiat och vinkar fram oss. Har Italien andra rondellregler eller är det bara Ferraris First?



Taket går att fälla i en hastighet upp till 40 km/h och det tar 15,7 sekunder enligt egen mätning.



Hastighetsmätaren visar 100 km/h och Portofino har lagt sig på högsta växeln. Jag vill inte köra Ferrari i sjuans växel och därmed basta! Jag tar kommandot genom att växla med kolfiberpaddlarna och drar Manettinovredet ett steg åt höger till Sport.

"Buongiorno Kerstin!" Klaffarna öppnas och äntligen får de 600 hästarna sjunga ut. Vilket ljud, det är djupt och dovt. Skönt och självsäkert. Inga pubertala avgasknallar som det kan vara i tyska bilar, mer whiskyröst. Moget men inte överröstande. Det blir aldrig svårt att hålla en konversation, inte ens med taket nere eftersom ljudet kommer från avgasystemet. Det är inget tramsigt fejkljud i kupén som andra sportbilstillverkare håller på med.

Vi närmar oss ytterligare en rondell innan vi kommer ut bland olivlundarna i utkanten av Alberobello. Återigen en Fiat som tvärnitar och lämnar företräde. Tack. I min iver går jag på gas lite väl tidigt och bilen dansar ut i sidan. Den känns lätt, liksom bakvagnen trots att viktfördelningen är 46 procent fram 54 procent bak.

Bakpartiet har fått sig ett rejält lyft sedan föregångaren. Lampornas placering bidrar till att få bilen att se bredare ut än vad den är. Portofino är snygg även med taket på!

Portofino fortsätter förbrylla och hålla mig på tå. Vad vill du? Smyga fram på sjuans växel eller kasta mig ut bland olivträden? Den verkar kapabel till våde och beroende på körläge och körstil. Portofino har olika motorprogrammering på olika växlar för att reglera effekten.

Jag tror jag väntar med att koppla ut ESC. Jag väntar nog hela dagen med det. Under middagen föregående kväll har en holländsk motorjournalist visat internetbilder som läckt ut på en kraschad Portofino. Det händer att vi har embargo under pressresor och så är det denna gång. Italienarna har låtit oss skriva på avtal om att inte publicera varken bilder eller körintryck förrän på alla hjärtans dag. Så romantiskt.

Jag parerar sladden och ger nu full gas, 0–100 km/h på 3,5 sekunder. Accelerationen känns snabb men inte riktigt som 600 hästar, det finns bilar där 600 hästkrafter känns ännu giftigare. Fast det är inte det brutala som är behållningen med bilen, det är känslan. Portofino är varm och emotionell oavsett hur du kör. Ett levande ting.



Jag njuter och den analoga varvräknaren närmar sig 7 500 r/min samtidigt som det tänds allt fler lampor högst upp på rattkransen. Så kallad Shift light. Först röda och slutligen blå som signalerar att det är dags att växla upp. Jag drar växelpaddeln mot mig och belönas med en dunk och ett stiligt avgasljud. Pfuschhhjj! Ryggdunkningarna man får när man växlar nära varvstoppet är beroendeframkallande. Det är som att hela bilen tar ett andetag.

Vad är nytt? En representant berättar att utvecklingen av nya Portofino tagit 14 månader, väldigt snabbt kan tyckas. Och vissa detaljer övertygar inte. Vredet att justera ytterbackspeglarna med ser ut att vara hämtat från en Fiat. Öglorna som håller fast säkerhetsbältena i axelhöjd knäpps upp hela tiden. Och nyckelhålet under dörrhandtagen påminner om 90-talet.

Allt är glömt och förlåtet när motorn är igång. Karossen är ny, det ser ut som en helt ny bil jämfört med California T. Designen är lyckad. Lägg märke till midjan med de konvexa och konkava formerna som återspeglar ljuset. California T hade ingen smickrande bakdel, men Portofino är redo för "Beach 2018". Bilen har lättats 80 kg, den största viktbesparingen kommer från chassi och interiör. E-diffen har uppdaterats och styrningen är numera elektrisk. Den känns lätt och precis, det passar biltypen.

När vi börjar kryssa genom hårnålar dyker den villigt in i svängarna. Men när det börjar gå undan hade mer motstånd varit önskvärt. Det är ingen skillnad i styrkänslan mellan komfortläget och sportläget.

Jag slår av på gasen. Saktar ner till 40 km/h för att cabba upp. Det är en hel del plåt som ska fällas. Min kollega som mäter 192 centimeter har gott om plats både i höjdled och längsled även om han gärna hade velat sitta djupare för optimal sikt och känsla.

Jag tänker tillbaka på konversationen från gårdagens middag. "Varför är du här?" Frågan kommer från Ferraridesignerns flickvän. Jag berättar att jag kommit för att testköra nya Portofino. Hon gör stora ögon och undrar om jag vet hur man gör.





Nya lättare skalstolar med magnesiumram. Härligt läder med Ferrarihästen präglad i nackstöden. Tillval som kostar 938 euro. Stolarna är inte särskilt mjuka men bekväma med bra sidostöd.



En kollega på redaktionen trodde att jag hade felmonterat vindskyddet tills jag visade Ferraris egna pressbilder. En ovanlig lösning, då det brukar vara mer diskret. Minimal vindturbulens i sittbrunnen. Men sjalett är att föredra om man är långhårig.



Ser ni de subtila pucklarna? En flört med gamla racingbilar.

"Ja det tror jag, vet inte du?"
"Nej absolut inte."
"Har du inte körkort?"
"Jo, men jag skulle aldrig klara att köra en Ferrari."

Det ligger något i det hon säger. För visst är det så att hjärtat slår lite hårdare för vissa bilmärken av en anledning och Ferrari är definitivt ett sådant. Eftersom jag aldrig kört Ferrari undrar jag också om bilen är mer än jag kan hantera?

Jag sitter nu på svaren. Flickvännen hade kunnat köra Portofino. Min farfar hade kunnat köra Portofino. Jag kan köra Portofino. Alla kan det. Förutom designern – han får inte. Tydligen ges inte alla anställda möjligheten till att köra bilarna.

Men 760 Nm försvinner inte bara för att man känner sig avslappnad bakom ratten. De 285 mm breda bakdäcken rör sig gärna ut i sidled för att hitta grepp. Inte så light. Och trots allt är det så att 70 procent av förstagångsköparna kommer till Ferrari via GT-bilar som Portofino och dess föregångare, för att så småningom konverteras över till mer hårdkokta modeller som 488 GTB.

Smart, men knaprar det inte på Ferraris varumärke? Nej. Inte alls lika mycket som att lansera en suv. Det hade varit tuffare om de låtit bli. Ferraris vd Sergio Marchionne har bekräftat att suven kommer i slutet av nästa år och lovar att den kommer att vara den snabbaste på marknaden.

Och som ni vet kan inte vem som helst signa upp sigpå väntelistan till modeller som La Ferrari och FXX K, det kräver nämligen en viss historik av Ferrariägande eller medlemskap i Corsi Clienti. Portofinos popularitet handlar förstås om prislappen, drygt två miljoner kronor vilket är mindre jämfört med övriga Ferrarimodeller men betydligt mer pengar än för motsvarande prestanda hos andra bilmärken.

Man betalar för något som inte går att ta på – för en känsla som inte finns i tyska bilar. Och det kostar. Portofino ger en försmak om Ferrari flavour och lämnar ett starkt begär efter sig.

Ett begär att trappa upp till tyngre grejer på en gång!



Klassiskt röda ventilkåpor och insug med röd krymplack.
Portofino erbjuds enbart med turbomotor, sugmotorn från California är nu ett minne blott.

TEKNISKA DATA

FERRARI PORTOFINO

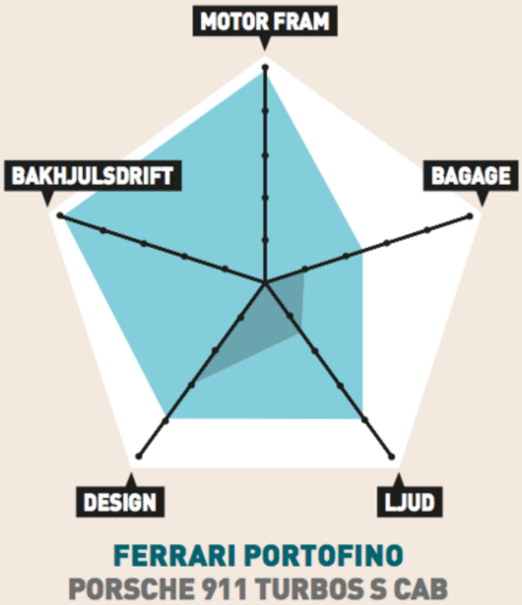
MOTOR: V8, turbo, bensin, 3 855 cm³, 600 hk vid 7 500 r/min, 760 Nm vid 3 000–5 250 r/min. 7-stegad dubbelkopplingslåda. Bakhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 586/1 938 /1 318 mm. Axelavstånd 2 670 mm. Tjänstevikt 1 664 kg. Bagagevolym 292 liter.

PRESTANDA: 0–100 km/h ca 3,5 sek. Toppfart över 320 km/h. Förbrukning 10,7 l/100 km, CO_2 245 g/km.

PRIS: 206 144 euro. Aktuell i april.

PERSONLIGHET



SUMMERING

PLUS: Snygg, bekväm, mycket känsla, variabel ljudbild, ömsom tyst ömsom vrål.

MINUS: Detaljkvalitet, knappvred känns tagna från en gammal Fiat, pris.

★★★★

11. Subaru Impreza med 800 hästar

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-03-24, 19:39

Denna råa Subaru Impreza STi från 2003 har blivit vässad till 800 hästar och utrustad med en sexstegad sekventiell växellåda. Att den dessutom har ett avgassystem i titan gör att ljudet också är otroligt vasst.



FILM: https://youtu.be/Xwwt8h5KIqI

Se videon för att få en bra start på helgen. Har du bråttom och bara vill åt godsakerna föreslår vi att du spolar fram 2 minuter och 50 sekunder i videon för att höra Imprezan gå igenom nästan hela växellådan på start och mål-rakan på Franciacorta-banan utanför Brecia i Italien.

[Subarus boxerfyra låter som inget annat – här är förklaringen till motorljudet](#)



Patrik Lundin

12. När Ford skulle banka skiten ur Ferrari på Le Mans 24-timmars

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-03-22 18:15

En klassisk tvekamp med alla de rätta, dramatiska ingredienserna. Den här filmen får du inte missa.



James May är glad som ett litet barn på julafton
när han får provköra sportvagnsklassikerna.

FILM: ***https://youtu.be/xxlAJ4tUvpI***

Som vi alla vet är programledaren James May intresserad av historiska bilar. Och i det här påkostade inslaget får James May berätta en av de mest spännande historierna från motorsporten – duellen mellan Ferrari och Ford på Le Mans.

Inte nog med att James May berättar om dramatiken, han är verkligen på plats hos både Ferrari och Ford – samt kör racingbilarna på Le Mans-banan. Glad som ett litet barn på julafton, och det förstår vi!

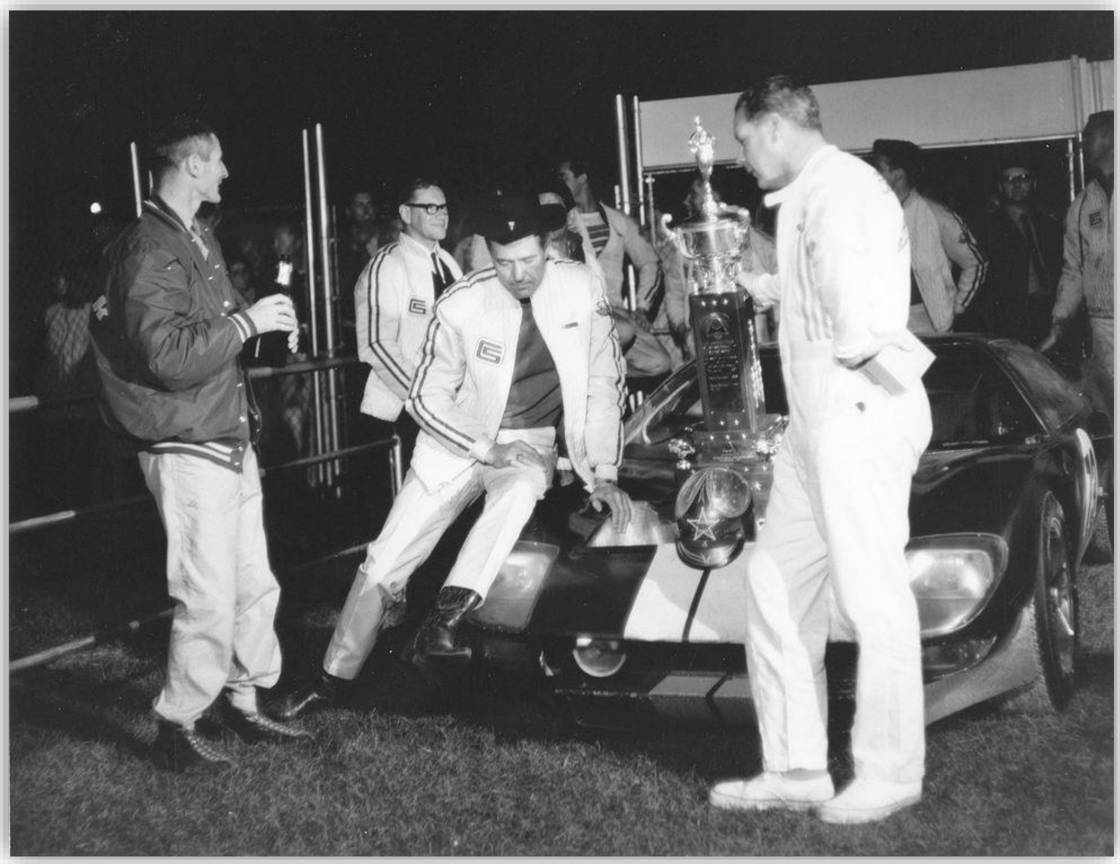
Historien bakom Ford GT40 på Le Mans

Varför var Enzo Ferrari och Henry Ford sådana förbittrade fiender på 60-talets racingbanor?

Vi får vrida klockan till början av 60-talet. Grundaren Enzo Ferrari hade hela sitt hjärta i racingen och försäljningen av gatbilarna gick knackigt, Ferrari var i akut behov av finansiellt stöd och sökte en partner med rejäl plånbok. Enzos idé var att sälja Ferraris personbilstillverkning och fortsätta med racingen i ett separat bolag.

I februari 1963 fick Fords europeiska huvudkontor ett brev där Enzo Ferrari berättade att företaget var till salu och han gärna såg Ford som den nya ägaren. Tre månader senare var ett avtal klart och Fords delegation anlände till Maranello för att skriva på papperna. Men ryktena om försäljningen hade lett till ett ramaskri i den italienska pressen och Enzo Ferrari vägrade skriva på. Istället vände man sig till Fiat för att få ekonomiskt stöd.

Ford dynamiska chef Henry Ford II (sonson till grundaren Henry Ford) blev topp tunnor rasande och såg Enzos agerande som en personlig förolämpning:



Daytona 24-timmars i februari 1965 blev första succén för Ford GT40. Till vänster den så viktiga Ken Miles, som bidrog till utvecklingen och tragiskt avled en månad efter första segern på Le Mans. Sittande på bilen Carroll Shelby och till höger Lloyd Ruby.

"Alright," sa Henry Ford II, "We'll beat his ass. We're going to race him." (Översatt: Ok, vi ska piska skiten ur honom. Vi ska tävla mot honom).

Det ställe där Ferrari skulle förolämpas mest och bäst var förstås 24-timmarsloppet på Le Mans. Ferrari hade vunnit sitt första lopp på Le Mans redan 1949 och vann igen 1954, 1958, 1960, 1961, 1962 och 1963 – då tog man för övrigt de sex första platserna i prislistan.

I juli 1963 håller Fords företagsledning ett möte där planerna på en ny motorsportavdelning, "Ford Advanced Vehicles", skissas upp. "Spioner" från Ford har varit på plats i Le Mans och sett hur Ferrari vunnit ännu en gång. Det står klar att man behöver en mycket speciell tävlingsbil med racetempo över 320 km/h och förmågan köras i de hastigheterna under 24 timmar.

I praktiken lämnar Fords ledning över checkbokshäftet till raceavdelningen som själv får fylla i siffrorna – kosta vad det kosta vill, Ferraris rumpa skulle piskas!

Fords mål var att vinna Le Mans redan 1964 och i all hast utvecklades en bil i Storbritannien tillsammans med Lola och flera namnkunniga talanger från motorsporten. Men den helt nya Ford GT40 hade en mängd barnsjukdomar, var instabil i höga hastigheter och bröt 24-timmars-loppet i Le Mans. Ferrari vann, ännu en gång. Ytterligare två försök 1964, på Nürburgring och Reims, blev misslyckade.

För att lyckas med uppdraget samlade Ford all kompetens som fanns i USA och England. Carroll Shelby var en av dessa och han hade lyckats skapa en konkurrenskraftig racebil när han gifte ihop den brittiska AC Cobra med Fords smallblock-V8.

Carroll Shelby, som själv vunnit Le Mans 1959 i en Aston Martin och även tävlat på Le Mans med sin Cobror, behövdes i Fords team och han "anställdes" på hösten 1964. Via Carroll införlivades också britten Ken Miles, som förutom att han körde som en gud också hade de tekniska kunskaperna för att förbättra en racebil.



Färgbilden är hämtad från Le Mans 1966, som kördes 18–19 juni. Bilden är från lördagen då tre Ford GT40 tagit ledningen. Den ledande GT40 tillhör Ford France och kördes av Guy Ligier och Bob Grossman, som senare bröt tävlingen.

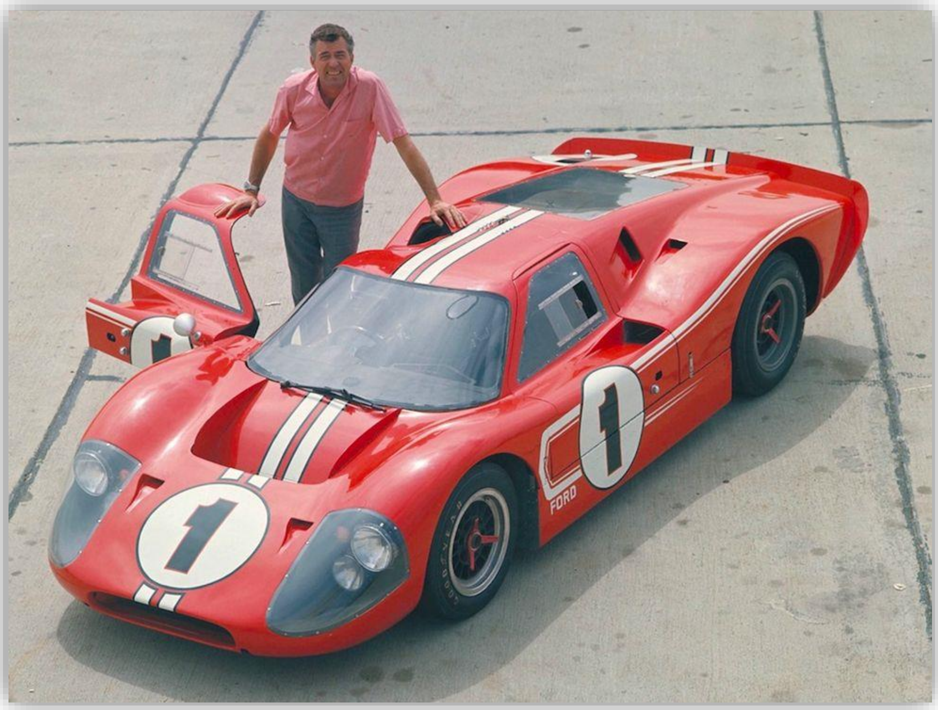
Carroll Shelby var inte svår att övertala. Han hade sedan flera år ett horn i sidan till Enzo Ferrari, eftersom han ansåg att den italienska patriarken var vårdslös med säkerheten – något som kostat flera förare livet. Enzo hade vid upprepade tillfällen försökt locka över Carroll som förare men alltid fått nobben av den envise amerikanen.

Carroll Shelby ledde teamet och hans första åtgärd efter floppåret 1964 var att byta ut 4,2-liters V8:an mot Fords mäktiga "427:a" på 7,0 liter. Det var ett steg i rätt riktning och i början av 1965 fick Ford GT40 sin första vinst, på 24-timmars i Daytona, med Ken Miles och Lloyd Ruby vid ratten. Nästa tävling var på Sebring, där man tog pallplats. Men resten av året blev en katastrof, inklusive 24-timmars på Le Mans där alla fem Ford GT40 som deltog bröt tävlingen med tekniska bekymmer. Ferrari vann igen, på Le Mans, för nionde gången. Och sista, skulle det visa sig…

Till säsongen 1966 hade Carroll Shelbys team ökat effekten i 427:an och äntligen fick man till både aerodynamik, chassi och tillförlitlighet. Den stora 427 V8:an testades i 48-timmars intervall i motorbromsbänk där man hade skapat en "Le Mans cykel". Vid första racet på Daytona krossade Ford GT40 allt motstånd och vann en 1-2-3 seger.

Även under 24-timmars på Le Mans 1966 var Ford GT40 fullständigt överlägsna. Ferrari-bilarna körde bort sig under en regnig natt och på söndagsmorgonen beordrade Fords företagsledning att bilarna skulle sänka tempot för att inte äventyra den historiska segern. Man bestämde även att Bruce McLaren och Cris Amon skulle vinna racet – vilket gjorde Ken Miles vansinnig, då han hade velat köra racetempo hela tävlingen för att se vem som var snabbast.

Ford fick alltså sin hämnd, tack vare hjälpen från Carroll Shelby. Den fulländade Ford GT40 vann sin första seger på Le Mans 1966 och bara för att visa att det inte var någon tillfällighet kom teamet Shelby-American Inc tillbaka året därpå och vann en gång till.



Brittiska J.W. Automotive Engineering fortsatte att tävla med Ford GT40 och vann ytterligare två år, 1968 och 1969. Därefter tog den oslagbara Porsche 917 över sportvagnsracingen och konkurrerade ut den vid det här laget föråldrade Ford GT40.

Precis som alla racingbilar utvecklades Ford GT40 hela tiden. Här står Carroll Shelby bredvid GT40 Mk IV från 1967 som hade samma 427 cui V8 som fjolårsvinnande Mk II, men i övrigt var väldigt annorlunda. GT40 Mk IV hade bland annat en tung säkerhetsbåge som Dan Gurney klagade bittert över, men som sannolikt räddade livet på Mario Andretti när han kraschade under 24-timmars på Le Mans 1967.

Steve McQueens gamla Ford GT40 till salu

Nu kan du köpa den enda överlevande Ford GT40 Roadster

Matt Damon får huvudrollen som Carroll Shelby i bilfilmen ”Ford vs Ferrari”

James May lever fortfarande – trots dödsfara i vardagen

Carroll Shelbys liv blir film – Tom Cruise får rollen

Le Mans 1955 – motorsportens värsta olycka krävde 83 liv

20 saker du alltid velat veta om Le Mans 24-timmars



Pär Brandt

Klassiker

13. Hundkojan från början

Publicerad 2019-03-23 11:10

Text Mårten Carlsson

Det är 1959 och här byggs de första Austin Mini Seven som de hette i början, i Longbridge.



***FILM:* https://youtu.be/kDRtSWSY26k**

14. Nya stjärnor i Monte Carlo 1960

Publicerad 1 februari 2017



Följ med på det stora Monte Carlo-rallyt i 1960 års tappning, med Pat Moss och flera andra kända förare i startfältet. Det är första året för Hundkojan och rallypubliken får en försmak om vad komma skall... En fantastisk film som ska avnjutas med volymen uppskruvad!

***FILM:* https://youtu.be/LCdkyFK93sM**

15. Grattis Monte Carlo!

Publicerad 26 mars **2009**

I dag när Emanuel har namnsdag passar vi på att hylla Monte Carlo!



Monte Carlo associeras med flärd, lyx, casino, skatteparadis och rally, självklart ett bra modellnamn för en exklusiv eller sportig bil. Vi har hittat sju biltillverkare som använt namnet!



Med en av de sportbilar med V8-motorer från Ford som han byggde i små serier blev Sidney Allard 1952 totalsegrare i Monte Carlo-rallyt. För att fira detta utvecklade han en ny modell P2 som kallades Allard Monte Carlo Saloon. För att komma åt V8- motorn tippade man hela bilfronten framåt. Det gjordes med inbyggda hydraulcylindrar som trycksattes med en handpump vid förarplatsen. P2 framställdes i 11 exemplar.



I det dittills av Ford Thunderbird dominerade segmentet personal luxury cars introducerades 1970 Chevrolet Monte Carlo. Den blev oerhört populär och i flera år den mest sålda av Chevrolets många olika modeller. Monte Carlo fanns i fyra generationer 1970 -1988, alla baserade på den bakhjulsdrivna Malibu som den överlevde med fem år. Efter ett uppehåll på sex år återkom den med framhjulsdrift i två generationer 1995-2007. Då blev den en coupévariant av Lumina och senare Impala. Bilden visar en 78:a, den första i tredje generationen.



Franska Ford lät 1951 karossmakaren Facel med Vedette som bas bygga en vacker coupé som döptes till Ford Comète. Den hade Vedettes lilla V8-motor men från 1954 monterades i stället den stora flathead V8:an på 3,9 liter, varefter bilen kallades Comète Monte-Carlo. Utvändigt skilde sig denna från den första Comète genom ett glest rutnät i grillen, ett scoop på huven och trådekerhjul. Tillverkningen upphörde på sommaren 1955 sedan Simca tagit över Fords franska fabriker.



Lancia vann Monte Carlorallyt 1972 och det celebrerades med en specialmodell som kallades Montecarlo - Lancia skrev namnet i ett ord. Specialmodellen var en dekalförsedd Fulvia 1.3S men vinnarbilen var den vassare Fulvia 1.6HF. Mer känd är den Lancia Montecarlo som med mittmotor tillverkades i 5 794 exemplar åren 1974 till 1981. Det var en design av Pininfarina på uppdrag av Fiat som blev en Lancia. Först såldes den som Beta Montecarlo men i sin andra upplaga från 1979 enbart som Montecarlo. Kraftkälla var den twincammotor som drev Betaserien i övrigt.



Saab sportiga ambitioner radas enklast upp i tidsordning enligt följande: 94 Sonett, 93GT, 96GT, Sport, Monte Carlo 850, Monte Carlo V4 och där gör vi halt. För enkelt är det egentligen inte, ty i USA fanns aldrig någon Saab Sport. Där hette modellen Grandturismo 850 för att 1964 bli Monte Carlo 850 för att markera märkets triumf med en totalseger i det klassiska rallyt 1962 och 1963. Monte Carlo beteckningen på vår marknad dök upp 1966, den andra årsmodellen av långnosen. Så länge tvåtakt hörde till konceptet var MC detsamma som att maskinen var trimmad, men när V4:an kom 1967 innebar Monte Carlo beteckningen bara en högre utrustningsgrad. Motorn var densamma. 1968 var sista årsmodellen och då hade karossen fått den lite högre vindrutan.



Frestelsen var givetvis för stor när det på 1990-talet behövdes lite extra surr kring Saab 9-3. Man plockade ånyo fram beteckningen Monte Carlo och klistrade en ganska kackig sticker på instrumentpanelen på 195 limiterade bilar alla lackerade i knallgult. Till det kom ett sportchassi med 16-tumshjul. 9-3 Monte Carlo fanns som tre- och femdörrars combicoupé. Monte Carlo var också beteckningen på en kulör som erbjöds till den trimmade versionen 9-3. Kulören var gul. Samma gula som editionen 9-3 Monte Carlo. Saab ska alltid hålla på att krångla.



Triumph vann en klasseger i 1934 års Monte Carlorally. Förare var Donald Healey, då experimentingenjör hos Triumph som ännu var en självständig tillverkare. Den Triumph Gloria Monte Carlo som han utvecklade blev inte klar i tid till rallyt 1934 men producerades som katalogmodell till 1935. Den hade halvtoppmotor från Coventry Climax på 1232 cc och 48 hk



Mini Cooper Monte Carlo var en av 1990-talets otaliga Limited Editions av hundkojan. Den fanns bara 1994. Dekaltrimmad och i rött eller svart med vitt tak. Inredningen var tvåfärgad i rött och kräm som på 60-talets Cooper. Traditionellt vita instrumenttavlor stod det i broschyren. Dåligt påläst, för originalet hade alltid svarta.



Jag kan inte motstå chansen att visa Skoda populära Monte Carlo Coupé, en bra favorit, och därmed Roadster-versionen. Genom att bygga dessa bilar (72 totalt) firade Skoda 2: a plats i sin 420 populära modell i 1936 Monte Carlo Rally, deras första deltagande i denna prestigefyllda händelse. ***RW***



16. Ledig befattning

119063 - **Server/Cloud Manager**

Login and apply
NEVS, Trollhättan

Shape mobility for a more sustainable future!
NEVS is creating a strong foundation of skills for new technologies and innovations. We have a committed passion to create and deliver iconic and desirable global products. By challenging conventions, we design premium electric vehicles and mobility experiences that are simple, engaging and distinctive, but that also shape a brighter, cleaner future for all.
We are now looking for a Server/Cloud Manager!

Description
As a Server/Cloud Manager you will be part of an innovative IT department providing services to our organization where you will act as an expert within Server and Cloud Solutions. You will develop our future Server and Cloud based infrastructure as well as maintain the present solutions based on the needs of the organization. Within the IT-infrastructure team, you will work towards identifying opportunities and implementing solution to continually improve the services, processes and working methods.
You will do hands-on work, but will mainly have a management role as NEVS IT are working with IT Subcontractors. You will also work together with our IT-team in China to enable cooperation between our sites.
You will join an agile organization, where team work, empowered self-organizing teams and quick learning cycles is a key to success. Thus you need to be a good team player and continuously strive to make the team successful.
We will ensure that you will have opportunities to grow and take on new challenges!
The role involves:

- Manage NEVS Cloud solutions mainly Microsoft Azure, Office 365
- Manage Server and Hosting services provided by our supplier
- Manage business requests, and support projects related to server and cloud solutions
- Working with NEVS IT strategies regarding on-prem vs cloud solutions

We are looking for someone who has:

- Relevant experience within the work area, minimum 3 years
- BSc, Microsoft MCSE or equivalent experience
- Experience from Azure, Office 365 or other cloud based systems
- Experience from Server Management
- Fluent in English both spoken and written

It’s a bonus if you possess skills within some of these areas:

- Experience from Car Manufacturing Busines
- ITIL or Project managements

- PowerShell
- Knowledge in Chinese language

To be successful in this role, you need to:

- Have both functional and technical expertise within the field
- Be creative, solution-oriented and open minded
- Have good communication skills
- Have the ability to plan, prioritize and drive for results
- Be able to work in an Agile organization

We very much encourage female applicants!

Great consideration will be given to your personal aptitude for the position!

About us

The world is in need of change – and we at NEVS want to be part of driving it and at the same time shape life for generations to come. That’s why we focus on designing premium electric vehicles and smart mobility solutions that prove what’s best for one can be best for all. What we do is not simply providing a way to get around, it’s a chance to be part of something bigger. Electrification, connected vehicles, changing ownership models, and autonomous driving are just some of the important trends that are transforming our industry. Together with our partners and people like you, we are shaping mobility for a more sustainable future.

Join us for the ride

At NEVS, we are way pavers, change makers, solution finders. For us, the future is bright and mobility is clean. We see that every individual has a part to play in shaping a better, cleaner future for all.

As a company moving towards something new we give you the opportunity to develop and grow together with us. We believe that together we have the ability to create something that will have a positive impact on the future.

Sustainability is of great importance to us, not only when it comes to the environment but also when it comes to our employees. As a NEVS employee you will be given the opportunity to use our fitness facility on paid working time. You will also receive an additional yearly wellness grant.

In our organization we are always looking for new, smart technical solutions and ideas that will help us reach our common goal of a more sustainable future. Therefore we believe it’s important to listen to our employees and their opinions. After all, new perspectives are needed when you aim for change, we both encourage and reward this.

Terms

NEVS is a member of the Engineering Industries and covered by current collective bargaining agreement signed by Unionen / Sveriges Ingenjörer / Ledarna.

Selection work and interviews will be ongoing continuously during the application period, so please send your application as soon as possible!

Prior to our recruitment process Nevs has taken a position on recruitment and marketing channels. We therefore decline decidedly, any contact from media sales, recruitment sites or similar companies!

Type of employment Tillsvidareanställning

Contract type	Full time
Number of positions	1
Working hours	100%
City	Trollhättan
County	Västra Götalands län
Country	Sweden
Reference number	**2019/29**
Contact	Björn Christensen, IT Manager Infrastructure, +46 520 85 113; bjorn
Published	**22.Mar.2019**
Last application date	28.Apr.2019 11:59 PM CET

SLUT